



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 15. November 2023

GR Nr. 2023/527

Postulat von Pascal Lamprecht und Dominique Zygmont betreffend Bericht betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik, Bericht und Abschreibung; Verabschiedung Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» sowie Konzept «urbane Logistik» und «Anlieferung und Gewerbeparkierung»

Am 2. Dezember 2020 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Pascal Lamprecht (SP) und Dominique Zygmont (FDP) folgendes Postulat, GR Nr. 2020/549 ein, das dem Stadtrat am 2. Juli 2021 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird aufgefordert einen Bericht zu erstatten, über die Strategie einer effizienten und kundenfreundlichen City-Logistik. Diese muss mindestens die folgenden Eckpunkte beinhalten:

- Den Beitrag der Stadt in diesem Zusammenhang für attraktivere Erdgeschoss-Nutzungen einerseits
- und zur Förderung einer Umlagerung zugunsten von fossilfreien Verkehrsmitteln andererseits bzw. zu Änderungen eines Modalsplits-Verhältnisses zugunsten von fossilfreien Verkehrsmitteln.
- Die Möglichkeiten der Stadt zur Bündelung von Synergieeffekten, damit Leer- und Mehrfahrten vermieden werden können.
- Die Feinmaschigkeit für eine effiziente City-Logistik.
- Wo Standorte für sog. Micro-Hubs geschaffen werden können.

Begründung:

Heute lassen sich viele Konsumentinnen und Konsumenten ihre Einkäufe direkt nach Hause liefern - oftmals durch den Online-Handel. Dadurch verändert sich auch das Angebot in der Stadt Zürich. Läden, welche Waren im Angebot haben, welche sich nicht problemlos ohne Auto oder Lieferwagen transportieren lassen, finden sich zunehmend in der Peripherie. Mit einem Shop To Home bzw. Shop & Drop-Service können Anreize geschaffen werden, sich bequem mit fossilfreien Verkehrsmitteln in der Stadt Zürich zu bewegen und Einkäufe aller Art, also auch sperrige, zu tätigen. Logistik-Dienstleister holen die gekauften Waren im Shop oder im Lager ab und liefern diese nach Hause. Ohne grosse Einkaufstaschen ist nebenbei der Apéro oder das Flanieren nach dem Einkauf angenehmer, was ebenfalls eine Attraktivitätssteigerung für alle ist.

Vorteile bieten sich aber nicht nur den Konsumentinnen und Konsumenten. Durch eine vielfältigere und attraktivere Nutzung der Erdgeschosse, beispielsweise durch Ausstellungsflächen, werden die Strassenräume in der Stadt Zürich lebhafter. Zudem können Fahrtwege mittels motorisierten Individualverkehrs reduziert werden. Gewerbetreibende schliesslich können sich unter anderem Lagerkosten sparen und sind flexibler in der Standortwahl innerhalb eines Quartiers. Entscheidend ist jedoch, dass die Rahmenbedingungen für ein City-Logistik-Konzept stimmen. Es ist deshalb insbesondere darauf zu achten, dass das Konzept genügend feinmaschig ist, dass Standorte für sog. Micro-Hubs geschaffen bzw. zur Verfügung gestellt werden und dass Synergieeffekte genutzt werden, zum Beispiel zur Vermeidung von Leer- oder Mehrfahrten.

Ausgangslage

Das Konsumverhalten sowie die Anforderungen an die Logistik und den Gewerbeverkehr haben sich spürbar verändert. Es werden immer mehr Güter mit kurzen Lieferzeiten bzw. Lieferung auf den Zeitpunkt («just in time») transportiert, sodass Möglichkeiten zur Bündelung von Lieferungen abnehmen und die Anzahl der Fahrten steigt. Die Bevölkerung, die Anzahl Arbeitsplätze aber auch die Freizeitmöglichkeiten in der Stadt Zürich nehmen



2/8

kontinuierlich zu und damit auch das Transportvolumen von Gütern zur Ver- und Entsorgung. Der zur Verfügung stehende öffentliche Strassenraum kann nicht vergrössert werden und ist begrenzt. Gleichzeitig muss er verstärkt andere Anforderungen wie Hitzeminderung, Freiraumversorgung oder den Ausbau der Veloinfrastruktur aufnehmen. Der alternative Transport auf der Schiene hingegen wird immer weniger genutzt. Damit einher gehen eine zunehmende Digitalisierung, Automatisierung und Spezialisierung von Prozessen und Verkehrsmitteln.

Neben dem vorliegenden Postulat wurden zum Themenbereich inzwischen folgende parlamentarischen Vorstösse eingereicht:

- GR Nr. 2022/592, Postulat von Anna Graff (SP) und Severin Meier (SP) betreffend Aufbau und Betrieb eines oder mehrerer Logistikhubs zur Zwischenlagerung von Lieferungen bis zur Feinverteilung mit Lastenvelos auf der letzten Meile, dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen am 8. März 2023.
- GR Nr. 2022/642, Postulat von Derek Richter (SVP) und Johann Widmer (SVP) betreffend Bericht über die Konsequenzen des steigenden Güterverkehrs in der Stadt und die Konzepte für eine funktionierende Güterversorgung und Entsorgung, dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen am 21. Dezember 2022.

Eine funktionierende Ver- und Entsorgung, die steigende Transportmengen bewältigen kann, ist essenziell für eine lebenswerte Stadt. Gute Lösungen sind nur in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und dem Gewerbe zu erzielen, die Güter produzieren, den Konsumentinnen und Konsumenten anbieten und mit eigenen Fahrzeugen transportieren, während die Stadt die Verkehrsinfrastruktur im öffentlichen Raum bereitstellt. Im Bereich der Entsorgung ist die Stadt stärker involviert und hat somit einen grösseren Handlungsspielraum.

Strategische Einbettung

Die Aufgabenstellungen und Zielsetzungen in der urbanen Logistik und dem Gewerbeverkehr sind komplex und unterscheiden sich deutlich vom privaten und öffentlichen Personenverkehr. Daher wurde für die urbane Logistik und den Gewerbeverkehr eine eigene Strategie mit Massnahmenband entwickelt, wobei Themen wie die Flächensicherung für Hubstandorte und deren Entwicklung, die Bereitstellung von Flächen für Anlieferung und Gewerbeparkierung sowie Netto-Null und Energiebedarf im Güterverkehr in drei ergänzenden Konzepten vertieft wurden bzw. noch werden. Die Berichterstattung zu den Postulaten betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik (GR Nr. 2020/549) sowie über die Konsequenzen des steigenden Güterverkehrs in der Stadt und die Konzepte für eine funktionierende Güterversorgung und Entsorgung (GR Nr. 2022/642) wird insbesondere durch die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr sowie das Konzept urbane Logistik vorgenommen und darauf aufbauend in den nachfolgenden Kapiteln als jeweiliges Fazit zu den Postulaten kurz erläutert.

Als strategische Planung ist die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr auf die Dachstrategie Stadtraum und Mobilität (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 266/2022) sowie



3/8

die übergeordnete Fachstrategie Stadträume und Mobilität (in Erarbeitung) abgestimmt. Sie nimmt ebenfalls die Ziel- und Massnahmenformulierungen der Richtpläne auf kantonal-, regionaler und kommunaler Ebene auf und konkretisiert bzw. ergänzt diese.

Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr (Beilage 1: Bericht / Beilage 2: Massnahmenband)

Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr wurde von einem ämterübergreifenden Projektteam (Stadtentwicklung [STEZ], Stadtpolizei [Stapo], Dienstabteilung Verkehr [DAV], Umwelt- und Gesundheitsschutz [UGZ], Tiefbauamt [TAZ], Entsorgung + Recycling Zürich [ERZ], Amt für Städtebau [AfS], Elektrizitätswerk der Stadt Zürich [ewz] sowie Amt für Mobilität des Kantons Zürich) erarbeitet und vom Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 am 16. Dezember 2022 genehmigt.

Die Strategie formuliert aufbauend auf Ausgangslage und Trends Vision und Ziele für die urbane Logistik und den Gewerbeverkehr, sie leitet den Handlungsbedarf ab und definiert sechs strategische Stossrichtungen mit Massnahmen zur Zielerreichung (Beilage 1). Die Massnahmen wurden in einem separaten Massnahmenband zusammengefasst (Beilage 2).

Abgestimmt auf die Dachstrategie Stadtraum und Mobilität 2040 wurde folgende Vision formuliert: Güter erreichen ihr Ziel effizient, verlässlich und umweltverträglich.

Ziele sind, dass urbane Logistik und Gewerbeverkehr die Ver- und Entsorgung für Haushalte und Unternehmen sicherstellen, die Ver- und Entsorgung nachhaltig und effizient erfolgt, ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung zur Verfügung stehen und eine zukunftsfähige urbane Logistik von Stadt und Wirtschaft gemeinsam getragen wird.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden folgende sechs Stossrichtungen mit entsprechenden Massnahmen erarbeitet:

- Hubstandorte auf Stadtgebiet sichern und entwickeln (S1)
- Ausreichend Flächen für Güterumschlag und Gewerbeparkierung am Zielort anbieten (S2)
- Fahrleistungen auf Stadtgebiet minimieren (S3)
- Verbleibende Fahrleistung umweltverträglich und klimaneutral abwickeln (S4)
- Integral und lösungsorientiert planen (S5)
- Zielgerichtete Rahmenbedingungen setzen und Innovationen fördern (S6)

Konzept urbane Logistik (Beilage 3)

Die erste Stossrichtung, Hubstandorte auf Stadtgebiet zu sichern und zu entwickeln, wird im Konzept urbane Logistik vertieft. Das Konzept wurde von einem ämterübergreifenden Projektteam (STEZ, Liegenschaften Stadt Zürich [LGZ], DAV, UGZ, TAZ, ERZ, AFS, Verkehrsbetriebe [VBZ], Amt für Mobilität des Kantons Zürich) erarbeitet und vom Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 am 31. März 2023 genehmigt.



4/8

Ein effizientes Güterverkehrssystem erfordert minimale Distanzen und eine hohe Auslastung der Transportgefässe. Damit dies möglich ist, braucht es Flächen für den Güterumschlag als Schnittstelle zwischen Grob- und Feinverteilung. Diese Flächen sind in urbanen Räumen knapp und werden laufend verdrängt durch konkurrenzierende Nutzungen (v. a. Wohnen). Aus diesem Grund sind die Sicherung und die Unterstützung bei der Entwicklung der Flächen und deren effiziente Nutzung mit mehrstöckigen und multifunktionalen Anlagen und Gebäuden eine unabdingbare Anforderung. Dabei werden City-Hubs für die Grobverteilung und Güterumschlag sowie Quartier- bzw. Micro-Hubs für die Feinverteilung unterschieden.

Bei der Planung der Standorte ist zu beachten, dass der Güterverkehr privatwirtschaftlich geprägt ist und verschiedene Akteurinnen und Akteure die Entwicklung beeinflussen (z. B. private Logistikakteurinnen und -akteure im Detailhandel, die Post, Kies- und Aushubtransportunternehmen sowie die SBB). Diese fragen Logistikflächen nach und investieren in Umschlaganlagen. Gleichzeitig sind neue Akteurinnen und Akteure (z. B. Cargo sous terrain, Kurierdienste mit Lastenvelos) in den Güterverkehrs- und Logistikmarkt eingetreten. Die Stadt selbst ist mit ihren eigenen Betrieben (v. a. ERZ, VBZ) ebenfalls gefordert, ihre Ansprüche an Recyclinghöfe oder Depots effizient zu erfüllen.

Die Rolle der Stadt besteht darin, mit ihren Instrumenten (v. a. Richtplanung, Sondernutzungsplanung mit Auflagen, Abgabe von eigenen Grundstücken im Baurecht, Projektunterstützung und Projektentwicklung, Regulationen) einen maximalen Beitrag für die Flächensicherung und Entwicklung der erforderlichen Hubs zu leisten. Diese funktionieren über die verschiedenen Lieferketten der privaten Akteurinnen und Akteure. Die Stadt ist (ausser bei den eigenen hoheitlichen Aufgaben) weder Investorin noch Betreiberin der Anlagen.

Im Unterschied zu den City Hubs sind Quartierhubs (oder Micro-Hubs) nicht raumplanerisch gesichert, aber flächenmässig skalierbar und können unterschiedliche Funktionalitäten aufweisen, zum Beispiel Standorte für spezialisierte Akteurinnen und Akteure in der Feinverteilung, Filialen des Detailhandels, Abholstationen, Zwischenlager und Sammelstellen.

Für die Entwicklung der Quartierhubs sind folgende Stossrichtungen der Stadt sinnvoll:

- Orientierungsrahmen erstellen und Anforderungen präzisieren: Die Stadt erarbeitet Rahmenbedingungen zuhanden privater Akteurinnen und Akteure und stellt dazu insbesondere eine Übersicht über geeignete stadteigene Flächen zur Verfügung. Gleichzeitig konkretisiert sie den Prozess für den Umgang mit privaten Anfragen und lotet die Bereitschaft für kooperative Betriebsformen aus.
- Eigene Netze optimieren: Ausgehend vom Standortkonzept ERZ für dezentrale Sammelstellen werden die Möglichkeiten für die Integration von weiteren Nutzungen ergänzt. Diese betreffen zunächst die Vergabe von Konzessionen für weitere Akteure der Abfall- und Entsorgungslogistik.



5/8

- Verpflichtung zur Einrichtung von Micro-Hubs bei Um- und Neubauten: Bei städtischen Liegenschaften sind Möglichkeiten von Abholstationen zu prüfen. Bei geplanten Gebietsentwicklungen sind Möglichkeiten für Auflagen bei Sondernutzungsplanungen und Baubewilligungen zu prüfen.
- Pilotprojekte partnerschaftlich umsetzen, aufbauend auf den Erfahrungen mit den aktuellen Pilotprojekten (z. B. SalüBox).

Konzept Anlieferung und Gewerbeparkierung (Beilage 4)

Für Anlieferung und Gewerbeparkierung sollen ausreichend Flächen am Zielort angeboten werden. Dazu wurde ein Konzept erarbeitet. Dieses Umsetzungskonzept Anlieferung und Gewerbeparkierung vertieft Massnahmen der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr. Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr ist in die städtische Dachstrategie Stadtraum und Mobilität eingebettet.

Umsetzungsorganisation

Begleitend zur Umsetzung der Massnahmen wurde ämterübergreifend die Koordinationsgruppe urbane Logistik gebildet. Diese besteht aus den Projektleitenden, die massgeblich für die Umsetzung der Massnahmen verantwortlich sind, sowie Mitarbeitenden der Kommunikation. Zusätzliche Ressourcen sind nach aktuellem Stand nicht erforderlich.

Für die eigentliche Umsetzung der Massnahmen sind die gemäss Massnahmenband verantwortlichen Dienstabteilungen im Lead, die nach Massgabe des definierten Umsetzungshorizonts die Umsetzung planen und durchführen. Die Koordinationsgruppe urbane Logistik koordiniert diese Umsetzung, führt das Umsetzungscontrolling und unterstützt bei Bedarf mit ihrer Fachkompetenz. Darüber hinaus kommuniziert sie Inhalte und Umsetzungsfortschritt der Massnahmen innerhalb und ausserhalb der Stadtverwaltung. Sie koordiniert ebenfalls die Beantwortung von Anfragen innerhalb und ausserhalb der Stadtverwaltung oder führt diese bei komplexen Inhalten auch selbst durch. Jeweils im ersten Halbjahr wird eine Veranstaltung mit Vertreterinnen und Vertretern von Wirtschaft, Gewerbe, Verbänden, Wissenschaft und der interessierten Öffentlichkeit durchgeführt, um zu informieren, aber auch Anforderungen und Bedürfnisse im Themenbereich der urbanen Logistik beidseitig auszutauschen. Diese Veranstaltung wird mit dem Kanton koordiniert, der jeweils in der zweiten Jahreshälfte zur Güterverkehrsrunde einlädt.

Fazit für die effiziente und kundenfreundliche City-Logistik (Postulat GR Nr. 2020/549)

Effizient und kundenfreundlich sind zwei Begriffe, die häufig im Widerspruch zueinander stehen. Wie eingangs erwähnt, werden immer mehr Güter mit kurzen Lieferzeiten bzw. Lieferung auf den Zeitpunkt («just in time») von der Kundschaft nachgefragt, die eine Bündelung von Gütern und Fahrten erschweren und damit der angestrebten Effizienz entgegenwirken. Nachfolgend wird auf die im Postulat aufgeführten Eckpunkte nochmals zusammenfassend eingegangen:



6/8

Eckpunkt 1: *«Den Beitrag der Stadt in diesem Zusammenhang für attraktivere Erdgeschoss-Nutzungen einerseits [...].»*

Mit der räumlich verorteten baulichen Verdichtung gemäss dem kommunalen Siedlungsrichtplan und der noch zu erfolgenden Verankerung in der Bau- und Zonenordnung sowie der Aufwertung des öffentlichen Stadtraums in Quartierzentren gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan und der Dach- bzw. Fachstrategie Stadträume und Mobilität werden wichtige Rahmenbedingungen für das Entstehen von attraktiven Erdgeschossnutzungen geschaffen. City-Logistik wird nur einen minimalen Beitrag zu attraktiven Erdgeschossnutzungen liefern können, Micro-Hubs können aber zum Erhalt sowie zur Stärkung attraktiver, vielfältiger Quartiere und Quartierzentren beitragen. Bei der Entwicklung von City-Hubs wird auf eine gute städtebauliche Integration geachtet.

Eckpunkt 2: *« [...] und zur Förderung einer Umlagerung zugunsten von fossilfreien Verkehrsmitteln andererseits bzw. zu Änderungen eines Modalsplits-Verhältnisses zugunsten von fossilfreien Verkehrsmitteln.»*

Das Klimaziel Netto-Null 2040 wurde als Ziel in der Gemeindeordnung verankert und wird entsprechend umgesetzt. Dieses Ziel gilt auch für die urbane Logistik. Finanzkräftige Transportunternehmen haben bereits damit begonnen, ihre Fahrzeugflotte auf fossilfreien Antrieb umzustellen. Ergänzend zu den beiden bereits erarbeiteten Konzepten im Bereich urbaner Logistik und Gewerbeverkehr soll 2024 ein drittes Konzept zum Themenbereich Netto-Null und Energiebedarf im Güterverkehr erarbeitet werden. Es wird darum gehen, die Fahrleistung auf dem Stadtgebiet möglichst zu reduzieren. Die verbleibende Fahrleistung soll je nach Transportbedarf (Fahrstrecke, Transportvolumen, gesetzliche Rahmenbedingungen) und nach Sensibilität des Stadtraums mit angepassten Fahrzeuggrössen möglichst umweltverträglich abgewickelt werden. Zudem sollen fossile Antriebe so schnell wie möglich durch umweltverträglichere Antriebssysteme ersetzt werden. Damit leisten sie ihren Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Netto-Null bis 2040. Insbesondere bei grossen und schweren Fahrzeugen und angesichts der Umsetzung von weitgehend Tempo 30 auf Stadtgebiet ist die Umstellung auf elektrische Antriebssysteme zudem auch ein wichtiger Beitrag zum Strassenlärmschutz.

Eckpunkt 3: *«Die Möglichkeiten der Stadt zur Bündelung von Synergieeffekten, damit Leer- und Mehrfahrten vermieden werden können.»*

Wie oben erläutert besteht eine wichtige Aufgabe der Stadt darin, mit ihren Instrumenten einen maximalen Beitrag für die Flächensicherung und Entwicklung der Hubs zu leisten. Damit verbessert die Stadt die Rahmenbedingungen für die privatwirtschaftlichen Akteurinnen und Akteure, die Logistikflächen nachfragen und in Umschlaganlagen investieren. Es liegt somit in ihrer Kompetenz, mögliche Synergiepotenziale wie beispielsweise die gemeinsame Verkehrserschliessung auf benachbarten Arealen oder in der Entsorgungslogistik zu identifizieren und flächensparend umzusetzen.

Die Stadt hat aktuell ihre Möglichkeiten für Regulierungen noch nicht vollständig ausgeschöpft. Allerdings ist die Wirkung von möglichen Regulierungen in einem so komplexen System gut abzuwägen und der Handlungsspielraum der Stadt ist begrenzt. Kanton und



7/8

Bund haben diesbezüglich weitreichendere Kompetenzen, weshalb die Stadt mit dem Kanton im Bereich Güterverkehr und urbane Logistik eng zusammenarbeitet.

Eckpunkt 4: *«Die Feinmaschigkeit für eine effiziente City-Logistik.»*

Die urbane Logistik, insbesondere im Bereich der Versorgung, ist durch privatwirtschaftliche Akteurinnen und Akteure geprägt. Somit ist der Einflussbereich der Stadt begrenzt. Die Stadt bringt ihre Anforderungen jedoch im Rahmen von (Pilot-)Projekten zusammen mit der Wirtschaft oder Forschungsprojekten ein.

Eckpunkt 5: *«Wo Standorte für sog. Micro-Hubs geschaffen werden können.»*

Sinnvolle Stossrichtungen der Stadt wurden im Rahmen des Konzepts urbane Logistik erarbeitet (siehe oben). Zuhanden privater Akteurinnen und Akteure erarbeitet die Stadt Rahmenbedingungen und stellt dazu insbesondere eine Übersicht über geeignete stadteigene Flächen zur Verfügung. Gleichzeitig konkretisiert sie den Prozess für den Umgang mit privaten Anfragen und lotet die Bereitschaft für kooperative Betriebsformen aus. Sie wirkt mit im Rahmen von Pilotprojekten. Auf ihren eigenen Liegenschaften berücksichtigt sie die Erstellung von Micro- bzw. Quartierhubs bei Neu- oder Umbauten.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat die Abschreibung des Postulats GR Nr. 2020/549.

Fazit zu den Konsequenzen des steigenden Güterverkehrs in der Stadt und die Konzepte für eine funktionierende Güterversorgung und Entsorgung (Postulat GR Nr. 2022/642)

Eine funktionierende Güterversorgung und Entsorgung ist entscheidend für die hohe Lebensqualität in der Stadt. Wie oben in der Ausgangslage beschrieben, werden verschiedene Entwicklungen zu einem Anstieg der transportierten Gütervolumen führen. Die Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr nimmt die im Postulat formulierten Anliegen in den Zielen auf und zeigt mit den entwickelten Massnahmen, wie diese Ziele erreicht werden sollen.

Ressourcen- und flächeneffizient ist die Logistik dann, wenn möglichst grosse und ausgelastete Fahrzeuge zum Einsatz kommen können. Der Fahrzeugeinsatz wird jedoch auch durch die Situation am Zielort beeinflusst, so dass ein gewisser Effizienzverlust zugunsten der sensiblen, dicht besiedelten und durch vielseitige Nutzungen belegten Stadträume getragen werden muss. Auch das Kundenverhalten mit der Nachfrage nach immer kürzeren Lieferzeiten wirkt der Effizienz entgegen. Das kantonale Ziel, den Modalsplit zugunsten der Schiene zu beeinflussen, wird von der Stadt unterstützt, indem sie sich für eine verdichtete Nutzung der City-Hubs mit Bahnanschluss (Hardfeld, Herdern) einsetzt. Der Einsatz von Trams wurde geprüft. Da das Tramnetz bereits heute stark belastet ist und für den Transport zwischen Haltestelle und Zieladresse ein weiterer Güterumschlag notwendig würde, wurde dieser Ansatz zugunsten effizienterer Alternativen verworfen. Der Schiffsverkehr ist nur für einen Teil der Kiestransporte auf dem Zürichsee relevant



8/8

und somit insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Der Flugverkehr liegt nicht im direkten Einflussbereich der Stadt, weshalb er in der städtischen Planung der Güterversorgung nicht berücksichtigt wird.

Da insbesondere die Güterversorgung durch privatwirtschaftliche Akteurinnen und Akteure geprägt ist, ist der Einflussbereich der Stadt beschränkt. Ausser im Schienentransport gibt es wenig öffentlich zugängliche Datengrundlagen. Zudem wird die Wahl und Auslastung von Transportfahrzeugen durch das Volumen der Güter geprägt, so dass Datengrundlagen in Tonnenkilometern und entsprechende tabellarische Visualisierungen nur wenig aussagekräftig sind. Die Entwicklung der in den vergangenen Jahren neu zugelassenen Nutzfahrzeuge lässt darauf schliessen, dass auch in Zukunft die Anzahl der eingesetzten Lastwagen stagniert, während das Wachstum im Güterverkehr durch den vermehrten Einsatz von Lieferwagen abgedeckt wird. Diese Fahrzeuge unterscheiden sich nicht wesentlich von grossen Autos, so dass durch den steigenden Güterverkehr im Vergleich mit dem Autoverkehr nicht mit einer Zunahme des Sicherheitsrisikos zu rechnen ist.

Die Stadt steht im engen Austausch mit Wirtschaft, Gewerbe, dem Kanton und umliegenden Gemeinden sowie der Wissenschaft, um wirksame und gemeinsam getragene Lösungen zu entwickeln.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat die Abschreibung des Postulats GR Nr. 2022/642.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom vorliegenden Bericht betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik wird Kenntnis genommen.**
- 2. Das Postulat GR Nr. 2020/549 von Pascal Lamprecht und Dominique Zygmunt betreffend Bericht betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Das Postulat GR Nr. 2022/642 von Derek Richter und Johann Widmer betreffend Bericht über die Konsequenzen des steigenden Güterverkehrs in der Stadt und die Konzepte für eine funktionierende Güterversorgung und Entsorgung als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti